





## عن المركز

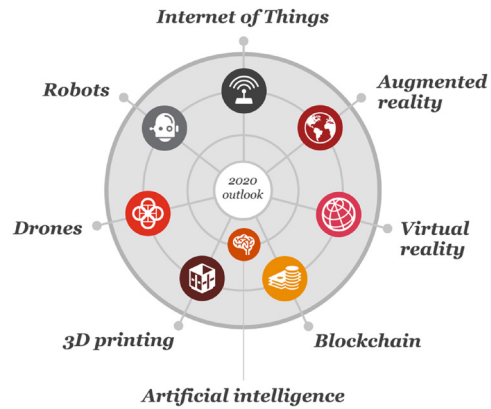


يعد المركز الأول من نوعه في الشرق الأوسط ، وتساهم الأنشطة التي يقوم بها المركز في زيادة الوعي وتقليل الفجوة بين القوانين الحالية والواقع العملي المتجدد. يقوم المركز من خلال البرامج البحثية والندوات وورش العمل على وضع تصور لما يجب أن تكون عليه المعالجة القانونية للمشاكل التي يثيرها تداخل التكنولوجيا في التطبيقات العملية. تشمل خطة العمل بالكلية الموضوعات التالية:

- التكنولوجيا الحيوية
- الاقتصاد الرقمي
- البلوكتشين
- الذكاء الاصطناعي
- الطباعة ثلاثية الأبعاد
- البيانات الضخمة
- الجريمة الإلكترونية
- الإرهاب الإلكتروني وحروب المعلومات
- أمن المعلومات وسياسات الإنترنت
- الخصوصية وحقوق الإنسان
- تكنولوجيا النانو
- الروبوتس
- التطبيقات الرقمية في مجال العدالة

تسعى كلية القانون بالجامعة البريطانية إلى تطوير الفكر القانوني ليصبح متماشياً ومواكباً لتطورات العصر الحديث، وتقوم بالعمل على تحقيق تلك الرؤية وتطبيقها في شتى مجالات العمل بالكلية، وإيماناً منا بأهمية البحث العلمي ودوره في توجيه سياسات الدولة والمجتمع قامت الكلية بإنشاء مركز بحوث القانون والتكنولوجيا Centre for Law and Emerging Technologies - CLETS

ليصبح كياناً علمياً متخصصاً في البحث لإيجاد حلول قانونية لمستحدثات القرن الحادي والعشرين الناتجة عن تطورات الثورة الرقمية. تهدف خطة العمل بالمركز إلى دراسة المشكلات العملية والتحديات القانونية الناتجة عن تداخل التكنولوجيا في نواحي الحياة المختلفة، لنصل إلى حلول قانونية ومقترحات تشريعية تتعامل مع الوضع الحالي وتستوعب المتغيرات المستقبلية.





## كلمة عميد الكلية

أ.د. حسن عبد الحميد

هو تطور لمحاولة استبعاد الدولة من المعادلة الاقتصادية سواء عن طريق العولمة أو عن طريق التكنولوجيا، وهذا ذو صلة بما كتبه سابقا وأسميته «العودة إلى العصور الوسطى» بسبب الحرص على العودة إلى ما قبل الدولة القومية: لأن هذا النمط من الاقتصاد يتضمن إلغاء الحدود القومية بين الدول، وإلغاء دور الدولة في التنظيم بمفهومها القومي الحديث. فهل هذا جزء من استبعاد الدولة بمعناها الحديث؟ أم أنه عمل ونمط اقتصادي لتقليل النفقات، أم أن هدفه الوصول لخدمة جيدة؟ كل هذه أفكار واردة، وإن كنت أرى أن فكرة استبعاد الدولة تظل هي الغرض الأساسي. ويدل على هذا واقعة حاضرة الآن وهي قيام الاتحاد الأوروبي بمناقشة الاقتصاد الرقمي واستهدافه أن يكون كنموذج ووسيلة لتنمية التعاون والاندماج بين دول الاتحاد الأوروبي بعيدا عن الحكومات، وهو يعد الآن برنامجا كاملا داخل الاتحاد الأوروبي يهدف لتحقيق الاندماج الكامل والتي عجز الاتحاد الأوروبي عن تحقيقه حتى الآن بسبب سياسات الدول داخله. ومن التحديات التي يفرضها الاقتصاد التشاركي في نموذج أوبر وكريم، والتي تهتم الورشة بمناقشتها، هي تحديات التنظيم القانوني، ومستوى الجودة والرقابة، وحماية المستخدم وضمان استمرارية الخدمة، وقضية الأمان وخصوصية البيانات واختراقها وبيع معلومات المستخدمين، وقضية الضرائب والتأمينات وحضور الدولة فيها. كل هذه النقاط الهامة للنقاش تستدعي تفكيرنا جماعيا مشترك من خبراء متعددين من مختلف التخصصات وبحضور صناع قرار تنفيذيين يستطيعون توضيح الصورة الواقعية لتحقيق التكامل المشترك المطلوب في أي نقاش وحوار مجتمعي بهدف تقديم توصيات نهائية لصانع القرار بما يمثل بدائل حقيقية وفعالة، ويجسد الدور العملي والرسالي للمؤسسات الأكاديمية والبحثية في خدمة المجتمع وتوجيه السياسات التنفيذية. وينبغي التوجه للتعامل والتفكير بهذه العقلية، مع ضرورة أن نخرج من عقلية المنع لأن المنع لن يكون بأي حال بديلا لوسائل التنظيم الإلكتروني، ولأن ما يحدث على الانترنت ليس افتراضيا وإنما هو واقع وله نتائج عملية، ومن ثم يجب الوصول إلى كيفية تنظيمه، بدلا من التفكير بمنعه، الأمر الذي أصبح مستحيلا وغير ممكن.



في إطار اهتمام مركز بحوث القانون والتكنولوجيا بكلية القانون بالجامعة البريطانية بالعديد من القضايا الجديدة التي تفرضها الثورة التقنية الهائلة على الساحة العالمية وتمثل له تحديات حقيقية، يتمثل أبرزها في التحديات القانونية؛ يتعين علينا كفلاسفة وباحثين قانونيين ضرورة إيجاد فلسفة قانونية جديدة تتفهم المنطق الذي تتضمنه هذه التقنيات الجديدة وأهدافها بحيث يمكن استيعابها وتنظيمها داخل أطر قانونية مناسبة لحماية مصالح الأفراد والمجتمعات والدول. لاسيما أن الفلسفة والأطر التنظيمية القانونية التقليدية لم تعد مناسبة وكافية كمنظور يستوعب هذه التغيرات الجذرية التي تحدث في عالم اليوم. ومن ضمن القضايا التي يواجهها العالم في الوقت الحالي مشكلة تنظيم الاقتصاد الرقمي. ولذا يتحرك العالم نحو إيجاد حلول جديدة لهذه المشاكل التي تغزوه سواء عن طريق المنصات الإلكترونية المتواجدة على شبكة الإنترنت، أو عن طريق التطبيقات (الأبليكيشنز) التي تتخطى حدود الدولة. ومن ثم نحتاج كمرکز يهتم بمناقشة الإطار القانوني المستوعب لمختلف الأبعاد التقنية والاجتماعية والاقتصادية أن نجد حلولاً مختلفة ببدائل فعالة ومرنة وواقعية. وهذا ما نهتم بمناقشته خلال هذه الورشة (التحديات القانونية للاقتصاد التشاركي) واهتمنا بمناقشة نموذجين من نماذج الاقتصاد التشاركي وهما أوبر وكريم، وإن لم يكونا النموذجين الوحيدين اللذين ناقشهما. ومن ضمن الأسئلة المركزية التي يفرضها الاقتصاد التشاركي وغيره من كثير من التطبيقات التقنية الحديثة هو سؤال الدولة، ومدى استهداف الاقتصاد التشاركي في جانب منه استبعاد الدولة؟ لأن التطور الذي يحصل في الوقت المعاصر





## التحديات القانونية للنقل التشاركي



في إطار برامج البحث العلمي التي تتبناها كلية القانون بالجامعة البريطانية من خلال مركز البحوث المتخصص في القانون والتكنولوجيا (Centre for Law and Emerging Technologies CLETs) ومن منطلق اهتمامها بقضايا المجتمع وحرصها على القيام بدورها كمؤسسة تعليمية وبحثية في تقديم مقترحات لحلول فعالة للمشاكل التي تواجه المجتمع على صعيد السياسات والقوانين، وفي ضوء صدور أحكام قضائية متضاربة بخصوص وسائل النقل التشاركي ومشروع القانون الذي تم نقاشه في مجلس النواب (قانون تنظيم النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات) نظمت الكلية ورشة العمل الأولى بعنوان: (التحديات القانونية للاقتصاد التشاركي: النقل التشاركي كنموذج)، والتي عقدت يوم الأربعاء الثاني من مايو ٢٠١٨ بمقر الجامعة البريطانية بقاعة بطرس غالي. يعتبر الاقتصاد التشاركي من الظواهر الجديدة التي تتقاطع فيها مساحات الاقتصاد بالاجتماع بالتكنولوجيا، والذي يحتاج إلى الدراسة والبحث من جوانبه المتعددة، لتحقيق التوازنات الاجتماعية والاقتصادية والقانونية بالطرق التي تحقق الحماية القانونية والتوازن الاجتماعي وحقوق المنافسة الاقتصادية والجودة والشفافية.

ومن ضمن أنماط الاقتصاد التشاركي، خدمات النقل التشاركي، لاسيما خدمات النقل المزود بوسائل تكنولوجيا المعلومات، والذي اشتهر مؤخراً بمصر عن طريق خدمات شركتي (أوبر وكريم)، حيث تتميز هذه الخدمات بأنها تتقاطع فيها وسائل التقنية الحديثة (تكنولوجيا المعلومات)، مع المجتمع (عن طريق سد احتياج هام من احتياجاته بضمن وسائل تواصل ذات جودة وأمان)، مع الدولة عن طريق تقاطعها مع مساحات الاستثمار الدولي والمحلي، ومع الظاهرة الاجتماعية من خلال دراسة الظاهرة بمنظور علم الاجتماع الطبقي وكيف ساعدت هذه الوسيلة في الإبطاء من تجريف الطبقة الوسطى لاسيما بعد تحرير سعر الصرف، الذي أدى إلى أن كثيراً من المهنيين أصبحوا مشاركين في العمل بهذه الخدمة، وكذلك مساهمة هذه الوسيلة في خفض من مستوى الجريمة عن طريق الإجراءات التي تتم في اختيار المتقدمين للعمل بالخدمة، والالتزام بنظام عمل يضمن مستوى مرتفع من الجودة والشفافية والمحاسبة.

صاحب هذه الخدمات جدل وخلاف حول مدى خصمها من رصيد الدولة الممثل في الضرائب التي تحصلها من سائقي الأجرة، ومدى خصم هذه الخدمة من الرصيد والفرص المتاحة لسائقي الأجرة المقننة بشكل كامل من قبل الدولة، والتي يشكو من سوء خدماتها كثير من المواطنين لما تمثله من عشوائية أحياناً، وغياب قاعدة بيانات منظمة تضمن ضمان مستوى من المحاسبة والشفافية والأمان كالتالي تتوافر بوسائل النقل التشاركي.







تابع هذا الخلاف جدل بين أجهزة الدولة وشركات النقل التشاركي (أبرزها أوبر وكريم) من جهة، وكذلك بين شركتي أوبر وكريم وسيارات الأجرة من جهة ثانية. تسبب في زيادة هذا الخلاف والجدل غياب أي منظومة تشريعية تسمح باستيعاب هذا التطور التكنولوجي الذي يقدم خدمة تلبي احتياجات هامة وملحة للمجتمع لم تستطع مؤسسات الدولة التقليدية توفيرها. ومن ثم، تصبح الحاجة لمناقشة ظاهرة الاقتصاد التشاركي بشكل عام، وإلى أي مدى توجد منظومة قانونية تشريعية تستوعب الأبعاد الاجتماعية والاقتصادية وتستوعب كذلك التقدم التقني الهائل الذي لا يتوقف. باتت الحاجة ملحة لهذه المنظومة لاسيما بعد صدور حكم من إحدى دوائر مجلس الدولة بمصر يقضي بإيقاف العمل بشركتي أوبر وكريم، حتى بافتراض أن الحكم غير بات ويمكن الطعن عليه -وذلك صحيح- ، وبما أن هناك مشروعا قدمته الحكومة لمجلس النواب لمناقشته وإبداء الملاحظات عليه قبل إصداره ، فإن الحاجة تبقى داعية لإفراد هذا الأمر بالنقاش من ظواهره المتعددة، والتي يمكن الإشارة إلى أهمها بالأسئلة التالية:

- إلى أي مدى يمكن أن تؤثر خدمات الاقتصاد التشاركي على فكرة الاستثمار الدولي، لاسيما أن هذه الشركات غالبا ما تكون فروعاً لشركة دولية تقوم فكرتها على هذا النظام المستخدم من خلال شبكة الانترنت، فما هو الإطار القانوني؟ وما هي القواعد القانونية التي تحكمها؟





- إلى أي مدى يمكن أن تمثل هذه الخدمات نقلة جديدة في العلاقة بين القانون والتكنولوجيا والمجتمع؟ وما يمثلها من إيجابيات هامة للغاية، تحتاج الإدارة الحكومية أن تتوقف عندها، ويمثل أيضا تحدٍ أمام هذه الشركات لما يتوافر لديها من كم هائل من البيانات والمعلومات الخاصة بالمواطنين وخطوط سيرهم وأماكن انتقالهم بشكل كامل وتفصيلي زمنيا وجغرافيا، وما مدى فرص اختراق خصوصياتهم واستخدام هذه البيانات بشكل غير قانوني؟ وهو ما يدفعنا إلى جدلية الأمن والقانون والخصوصية؟ - إلى أي مدى يمكن دراسة هذه الظاهرة من زاوية اجتماعية، بناء على صلتها وتفاعلها بتغير الطبقات المجتمعية في مصر لاسيما بعد تحرير سعر الصرف؟ وما هي المخاطر التي يمكن أن تنشأ مجتمعيا وجنائيا واقتصاديا حال إيقاف مثل هذه الخدمة؟ بعد أن أصبحت عاملا مساعدا رئيسيا في تخفيف حدة الانهيار الاقتصادي للتغير الطبقي الذي حدث ولا يزال يحدث.

- كيف يمكن الوصول إلى قانون يحمي جميع المصالح المشتركة والمتقاطعة بتوازن، مصالح المجتمع ممثلا في مصالح أفرادها الممثلة في الخدمة ذات الجودة، والأمان، والرقابة والشفافية، ومصالح الدولة ممثلة في التنظيم القانوني الذي يحفظ حقها في التنظيم والضريبة، وحق الشركات في الاستثمار والاستقرار بعيدا عن مخاطر التغير التشريعي؟ وتأثيرها على وسائل المواصلات الأخرى التي يحق لها أن تضمن مستوى عادل ومتكافئ من التنافس؟ إن العلاقة بين القانون والتكنولوجيا باتت ظاهرة للعيان، ويبدو أن تأثير التكنولوجيا الحديثة قد يؤدي إلى تعديل ضروري في نظريات القانون التقليدية، وإن من الأغراض الأولى لمركز البحوث الناشئة في كلية القانون هو البحث عن حلول غير تقليدية للمشاكل التي يثيرها استخدام التكنولوجيا.





## جدول الأعمال

ورشة عمل لمناقشة التحديات القانونية للاقتصاد التشاركي (النقل التشاركي كنموذج) New Concept for Regulation to Promote Innovation الأربعاء 2 مايو 2018 9.00 صباحا - 4.00 مساء		
كلمة الافتتاح		-9.15
أ.د. حسن عبد الحميد عميد كلية القانون بالجامعة البريطانية		9.40
كلمة الترحيب		
أ.د. أحمد حمد رئيس الجامعة البريطانية		
كلمة مدير المركز		
بروفيسور جينجا بامودو		
تعريف بالاقتصاد التشاركي		المقدمة
رئيس الجلسة : أ.د. حسن عبد الحميد		
المتحدث الرئيسي : دكتور محمد الجندي خبير أمن المعلومات بالأمم المتحدة و عضو هيئة التدريس بالكلية	1- مقدمة عن الاقتصاد التشاركي • هل تقدم شركات النقل التشاركي خدمات التاكسي؟ هل هي شركات نقل؟ • هل تقدم شركات النقل التشاركي خدمات مجتمع/تكنولوجيا المعلومات أم خدمة نقل؟ هل هي شركات TNC شركات شبكات النقل؟	-9.40 10.00
أوبر - كريم - سوافل	2- الأطراف الفاعلة في الاقتصاد التشاركي (النقل التشاركي كنموذج)	
التحديات التي يفرضها الاقتصاد التشاركي و النقل التشاركي كمثال تطبيقي		المحور الأول
	1 التحديات الاقتصادية	





## جدول الأعمال

<p><b>المتحدث الرئيسي:</b> <b>د.نضال السعيد</b> رئيس لجنة الاتصالات والتكنولوجيا بمجلس النواب</p> <p><b>د.خالد سري</b> الرئيس السابق لهيئة البورصة المصرية</p> <p><b>د. عمرو عباس</b> المدرس بكلية الحقوق جامعة القاهرة</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• مدى تطبيق قواعد المنافسة العادلة</li> <li>• مدى تأثير الاقتصاد التشاركي على المنافسة</li> <li>• مدى تأثير الاقتصاد التشاركي على جودة الخدمة</li> <li>• تأثير جودة الخدمة على بناء الثقة لدى المستهلك</li> </ul>	10-12
<p><b>المعقبون :</b> <b>د.مصطفى عبد القادر</b> رئيس مصلحة الضرائب السابق ومستشار الضرائب العامة لدى الأمم المتحدة</p> <p><b>أ.وليد الحداد</b> وكيل وزارة الاستثمار والتعاون الدولي-رئيس الإدارة المركزية للتعاون مع دول شرق آسيا - رئيس وحدة الشؤون الأفريقية</p> <p><b>د. زينب نوار</b> مدرس الاقتصاد بكلية الاقتصاد بالجامعة البريطانية</p>		
	2 التحديات الاجتماعية	
أ.د.أماني مسعود	• التأثير الاجتماعي للنقل التشاركي	







## جدول الأعمال

<p>أستاذ الاجتماع السياسي بكلية الاقتصاد جامعة القاهرة و الجامعة البريطانية <b>المعقبون:</b> <b>أ.د. هويدا عدلي</b> أستاذ بالمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية <b>اللواء علاء متولي</b> مدير الإدارة العامة لمرور القاهرة</p>		
<p><b>المتحدث الرئيسي</b> <b>د. مروة زين</b> مدرس بكلية القانون بالجامعة البريطانية <b>المعقبون:</b> <b>د. محمد الجندي</b> مدرس بكلية القانون - خبير أمن المعلومات بالأمم المتحدة <b>د. حسام عبد المولى:</b> متحدثا تقنيا رئيس الإدارة الفنية بالجهاز القومي لتنظيم الاتصالات</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• الخصوصية و تجميع البيانات</li> </ul>	
<p><b>المتحدث الرئيسي:</b> <b>د. خالد سري صيام</b></p>	<p>3 البعد البيئي و التنمية المستدامة</p>	





## جدول الأعمال

<p>رئيس البورصة المصرية السابق <b>أ.خليل شعث</b> مستشار محافظ القاهرة</p>		
<p><b>المتحدث الرئيسي:</b> <b>أ.د.حسن عبد الحميد</b> عميد كلية القانون بالجامعة البريطانية <b>د.عمرو عباس</b> مدرس بكلية القانون بجامعة القاهرة <b>المعقبون:</b> <b>المستشار الدكتور أيمن رخا</b> رئيس محكمة الاستئناف – عضو قطاع التشريع بوزارة العدل <b>د. نضال السعيد</b> رئيس لجنة الاتصالات والتكنولوجيا بمجلس النواب</p>	<p>الإطار القانوني لتنظيم الاقتصاد التشاركي (النقل التشاركي) في إطار قانون النقل و التكنولوجيا</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>التكييف القانوني لشركات النقل التشاركي</li> </ul>	<p>المحور الثاني -12.30 3.00</p>
<p><b>المتحدث الرئيسي :</b> <b>أ.د. جميل عبد الباقي الصغير</b> العميد الأسبق لكلية الحقوق – جامعة عين شمس و أستاذ القانون الجنائي و المحامي بالنقد <b>المستشار صبحي عبد المجيد</b> رئيس محكمة جنايات القاهرة <b>د. خالد عطية</b> الشريك بمكتب التميمي <b>أ.د محمد أبو زيد</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>المسئولية القانونية لشركات النقل التشاركي</li> <li>الوضع القانوني للمستخدم</li> <li>الوضع القانوني لسائق المركبة</li> <li>الوضع القانوني للعلاقة بين الأطراف</li> </ul>	



## جدول الأعمال

<p>أستاذ القانون المدني بكلية الحقوق - جامعة عين شمس <b>المعقبون:</b> أ.د.حسن عبد الحميد عميد كلية القانون بالجامعة البريطانية أ.د. السيد عيد نايل عميد كلية الحقوق الأسبق بجامعة عين شمس</p>		
<p><b>المتحدث الرئيسي :</b> د.مصطفى عبد القادر رئيس مصلحة الضرائب السابق ومستشار الضرائب العامة بالأمم المتحدة <b>المعقبون:</b> عمرو نور الدين المستشار القانوني لرئيس الهيئة العامة للاستثمار ومدير منطقة أوروبا والأمريكتين بقطاع ترويج الاستثمار <b>دعاء سنجق</b> مشرف إدارة تبادل المعلومات - الاتفاقيات الدولية بمصلحة الضرائب المصرية <b>شريف شافعي</b> مسؤل علاقات المستثمرين بقطاع ترويج الاستثمار</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• المسؤولية القانونية لشركات النقل التشاركي</li> <li>• الضرائب و التأمينات و التراخيص</li> </ul>	
<p><b>المتحدث الرئيسي:</b> المستشار الدكتور عمرو شكري</p>	<p>نماذج دولية للتكيف القانوني لشركات النقل التشاركي</p>	





## جدول الأعمال

<p>رئيس المكتب الفني للمحكمة الاقتصادية المعقبون: المستشار الدكتور/ ماجد شبيطه نائب رئيس مجلس الدولة المستشار الدكتور/ فهد عبد العظيم صالح محكمة استئناف القاهرة</p>		
	توصيات	الخاتمة







## مقدمة عن الاقتصاد التشاركي

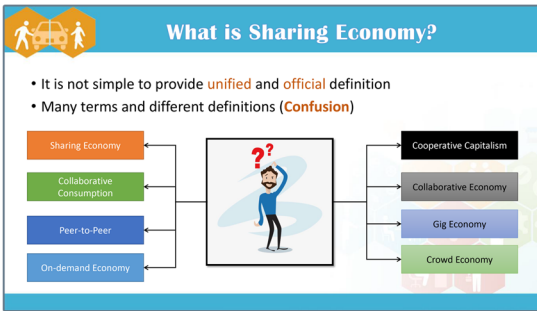
د. محمد الجندي



قدم الدكتور محمد الجندي مقدمة عن الاقتصاد التشاركي حيث تناول المفاهيم والتعريفات الأساسية الخاصة بهذا النوع من الاقتصاد، ونوه إلى عدم وجود تعريف واحد متفق عليه لمعنى الاقتصاد التشاركي. يعرف المنتدى الاقتصادي العالمي الاقتصاد التشاركي بأنه مجموعة من الأعمال المنظمة التي يتم تبادلها بين الأفراد والمؤسسات وكذلك القدرات غير المستغلة أو الأصول الفائضة عن حاجاتهم مقابل قيمة مادية محددة.

صدر تعريف آخر عن الإتحاد الأوروبي عام ٢٠١٦ يتناول تصنيفات للاقتصاد التشاركي فيما بين الأفراد والأعمال والمؤسسات والتي يتم فيه مشاركة الأصول والأموال والعقارات والأجهزة والسيارات والمنتجات وحتى المهارات والوقت.

إلا أن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات هي العامل الحاسم في انتشار هذا النوع من الاقتصاد على مستوى العالم وفي فترة وجيزة عن طريق



المنصات الإلكترونية التي يتم استخدامها عبر الهواتف الذكية وتعتبر خدمات مثل Task Rabbit واحدة من الأمثلة التي يتم فيها مشاركة الوقت والمهارات فيما بين مستخدمي هذه المنصة لأداء أعمال محددة مثل أعمال المنزل والنقل والمساعدة وغيرها والتي تعتمد على مهارات العمال. ساهمت أيضا هذه الأفكار في انتشار منصات مشاركة العقارات والسكن مثل خدمات Love Home Swap والتي تتيح مبادلة المنزل أو العقار الغير مستغل مع الآخرين وبالتالي يمكن لنفس الشخص استخدام عقار شخص آخر في دولة أخرى. لم يقف الأمر عند مبادلة العقارات والمنازل لكنه انتشر بشكل مكثف مع خدمات النقل التشاركي التي كان لشركة مثل Uber نصيب كبير في بدايتها ومن ثم انتشرت العديد من المنصات الأخرى التي تحاكي نفس الخدمة في الشرق الأوسط مثل شركة Careem وغيرها.

ومع انتشار هذه المنصات وتوفير خدماتها للمستخدمين حول العالم باتت منافعها جلية على المجتمع بشكل عام إلا أن هذا لا يعني أن هناك العديد من التحديات التي طرأت بسبب انتشار هذه المنصات والخدمات. على سبيل المثال، انتشار جرائم التحرش وغيرها عبر خدمات النقل التشاركي، والتأثير السلبي على العديد من الوظائف كسائقي سيارات الأجرة الذين نظموا العديد من التظاهرات حول العالم ضد شركات النقل التشاركي إضافة إلى التحدي الخاص بسيادة الدولة حيث تخرج أغلب هذه الخدمات والمنصات عن سيطرة الدولة ومن هنا تنشأ تحديات أخرى قانونية واقتصادية واجتماعية يصعب السيطرة عليها وتحتاج إلى أطر تنظيمية تتواءم مع هذا التطور التقني الهائل وفي نفس الوقت لا تكبح جماح الإبداع. تتميز تقنيات القرن الحادي والعشرين بطبيعتها المتسارعة والمربكة في نفس الوقت سواء للدول أو للمؤسسات والأفراد، ولهذا أوصى الدكتور محمد الجندي بضرورة وجود إطار تنظيمي يتوافق مع هذه المتغيرات المتسارعة خصوصا أن الاقتصاد التشاركي سيتحول قريبا إلى اقتصاد معتمد على الآلة والانظمة ذاتية التحكم والذكاء الصناعي.





## تحديات الاقتصاد التشاركي

### د. خالد سري صيام



شكرا جزيلا لكلية القانون بالجامعة البريطانية على هذه الدعوة الكريمة، ونحن سعداء بهذا اللقاء وعلى هذا المستوى من الحضور الفني المرتفع، وأثمن أهمية مركز القانون والتكنولوجيا، لا سيما أن كل مجالات الحياة في العقد القادم ستكون ذات صلة بالتكنولوجيا، ومن ثم لا بديل عن تدخل القانون لخلق ووضع القواعد التنظيمية المرنة التي لا تؤدي إلى المنع.

هناك العديد من الأفكار التي أحب أن أشاركها معكم: أن الهدف الرئيسي من الاقتصاد التشاركي ليس فقط استبعاد أو إبعاد الدولة أو تحسين الخدمة، وإنما الدافع الرئيسي والأساسي لها أننا نعيش اليوم في سنة ٢٠١٨ وتعدادنا سبع مليارات نسمة، أما في عام ٢٠٥٠ سيكون تعدادنا ١٠ مليار نسمة، في حين أن الموارد لا تتعاضد بنفس حجم تعاضد الطاقة البشرية، والتمدد يزداد بشكل كبير على مستوى الدول النامية بشكل خاص، وكما هو معلوم فإن التمدد يقوم تباعا بخلق نوع من أنواع المتطلبات والاحتياجات التي تتزايد وتتضاعف بشكل متزايد والموارد لا تكفيها، فلا بديل عن أن يتشارك جميع من يعيشون على هذا الكوكب ما يملكونه من أصول حتى تستطيع هذه الأصول أن تؤدي الخدمة لجميع الناس، ومن ثم فأنا لا أتصور أن الاقتصاد التشاركي اختيارا وليس نتيجة توجه أيديولوجي أو فلسفي وإنما نتيجة احتياج لا بديل عنه، ساعد فيه ويساعد فيه بشكل متضاعف زيادة دور التكنولوجيا في مجال الخدمات والسلع والإنتاج والتجارة بشكل ضخم للغاية، وما يؤكد هذا كمؤشر أننا نجد بمصر يوميا منصات خدمية جديدة (بلات فورم) قوامها وأساسها التسهيل على المواطن في أن يتعرف على أماكن الخدمات وعلى مستوياتها وعلى كيفية الوصول لها، سواء في المجالات الطبية، أو البرية والتنقل، أو الفنادق والسياحة والاستقرار.

ولذا فإن موضوع الندوة (التحديات القانونية للاقتصاد التشاركي) هام جدا، والتعامل معه من الناحية القانونية أكثر أهمية، ليس فقط فيما يتعلق بالنقل بسبب ما وصلنا إليه من قضية أوبر وكريم: للتأخر في التنظيم القانوني والإجرائي، لأن قضية أوبر وكريم مضى عليها ثلاث سنوات وهي مطروحة للبحث والنقاش ولم يتم الوصول إلى تنظيم قانوني مستوعب إلا بعد صدور حكم من القضاء الإداري يحظر العمل، مما يؤدي إلى توقف حول مائتي ألف سيارة عن العمل وما يمثله من ضغط اجتماعي واقتصادي بل وخدمي، فأصبحنا نتحرك كرد فعل وليس كفعال. «Digital transformation: التحول الرقمي» هذا المسمى الضخم، أصبح دوره حاسما في كل التخصصات والمجالات، ليس فقط النقل البري والبحري والجوي، وإنما حتى في المعرفة والتعليم والاقتصاد.

النقطة الثانية التي أشاركها مع رؤية أجندة المركز للورشة البحثية، وهو عدم إعجابي بمسمى (النقل التشاركي) ولدي تحفظ لا أريد الاستغراق فيه كثيرا، ولكنه يتمحور حول سؤال «هل يعد أوبر وكريم اقتصادا تشاركيا من حيث الأصل أم لا؟» مع التسليم أن التعريف ذاته لما يسمى بالنقل التشاركي ليس مستقرا.





وأنا أتصور أن مشاركة أصحاب السيارات في تقديم خدمة نقل الأفراد، أي المستخدمين، هذا في حد ذاته هو المعتبر كالاقتصاد تشاركي، أما البلاتفورم لأوبر وكريم الذي يهيء لهؤلاء الناس المشاركة في خدماتها وأصولها لا أظنه يندرج تحت مسمى الاقتصاد التشاركي، وأفضل أن يتم فصله عن النقل التشاركي، ولكن مشاركة الناس بينهم وبين بعضهم البعض في النقل هو ما يمكن تسميته بالاقتصاد تشاركي. لأن تعريف الاقتصاد التشاركي كما صدر في بريطانيا هي مؤسسات غير هادفة للربح والتي تساعد الناس الذين يحبون أن يتشاركوا في هذه الخدمات، فتساعدهم في خلق هذه الخدمات والقيام بهذه الأدوار كالاقتصاد تشاركي وتنميه. لذا فأنا بالفعل لدي تحفظ في أن نسمي كل من يقدم خدمة كمنشآت اقتصادية يهدف للربح أن نلقبه بأنه اقتصاد تشاركي، ولا أحب أن أقدم رأياً قاطعاً حول هذا، لكن تصوري حول الأمر أنه لا يتم إدراجه تحت هذا المسمى، ولكنه قد يساهم في تنظيم هذا الاقتصاد التشاركي. وهذا ينبغي الانتباه له، فمثلاً، إذا قامت شركة من هذه الشركات التي تقدم هذه الخدمة، وقررت إغلاق هذه المنصة وإيقاف الخدمة، ففي هذه اللحظة، سيكون سؤال ماذا بوسع وإمكان كل من دخل في هذه المنظومة من الاقتصاد التشاركي فعله، كي لا يخرجوا من هذا الاقتصاد بشكل مفاجيء، فيتأثر وضعهم واستقرارهم الاقتصادي، ويؤثروا كذلك على مٌتلقي الخدمة منهم، وهم أيضا المشاركون بشكل أو بآخر في هذا الاقتصاد. هذا التحفظ الذي قد يبدو أنه تحفظ تنظيري، يساعد ويساهم في فصل المشكلتين عن بعضهما البعض، لأن مشكلة النقل الجماعي بشكل عام في مصر تعاني من إشكالية تنظيم متوازي، وهي القضية التي تدرس في مصر منذ أكثر من عشرين سنة. وسأوضحها بتجربة شخصية مرتت بها، سابقة حتى لظهور قضية التاكسي الأبيض ووقت إثارة إشكاليته بمصر، وهو حين عملنا بقضية مترو مصر الجديدة، بخطوطه الثلاثة، حيث كان هناك تمويل من أحد المؤسسات الدولية ترغب بتنمية هذا المرفق (المترو) باعتبار أن هذه هي الوسيلة الأجود والأنظف والأسرع في النقل. وبطبيعة الحال جاءت شركات متخصصة قامت بتقديم دراسات حول هذا الأمر، وأفادت بأن هناك إشكالية ضخمة في مصر وهي عدم وجود تنظيم للنقل الجماعي في مصر، بمعنى أن هناك هيئة نقل عام، وهناك شركة القاهرة الكبرى، تقدم خدمات، لكن إلى جانبهم هناك آلاف من السيارات تعمل في النقل والطرق وتقدم خدمة النقل الجماعي سواء في شكل سيارات سيرفيس أو في شكل سيارات أجرة أو في شكل سيارات ملاكي تعمل بشكل غير مشروع تقدم هذه الخدمة، مما يتسبب في أنني كشركة كلفت بإعداد الدراسة، أن أقوم بالغرض منها وهو تقديم نموذج استثماري (بزنس موديل) لإدارة هذا المرفق دون أن تقدم لي ثلاثة أمور: أولاً: من الذي سيشتغل في هذه المنطقة (منطقة مصر الجديدة محل المترو)، حتى لو دون تفاصيل دقيقة، ولكن هناك ضرورة لبناء تصور حول الحجم، ولخطوط السير حتى أتمكن من دراسة الجدوى الاقتصادية، وحتى أستطيع دمج خطوط السير معاً بشكل متكامل يكمل بعضها بعضاً، فيحدث مثلاً يحصل في أي من دول العالم، أن نخرج من المترو، لنركب الأتوبيس، كوسيلة متكاملة تقدم خدمة النقل للمستخدمين، بل وأصبح هناك جراج خاص بالعجل، يمكنك من استقلال أحدها عبر طريق مخصص لها، يمكنك من الوصول للمكان المستهدف بهذه الوسيلة. فتجد أن خطوط السير وفقاً لكثافة المستخدمين وحجمهم، قد تم بناؤها بما يجعل هناك توازي بين عدد المستخدمين وكثافتهم والعدد المطلوب تشغيله من وسائل النقل، مع إعداد تكامل بين خطوط النقل بين «الأندرجراوند» والأتوبيسات وسيارات الأجرة، كي لا نقع أمام إشكال زيادة عدد المشغلين في النقل عن عدد المنتفعين والمحتاجين للخدمة، أو العكس، وهو نقصان العدد المطلوب عن الخدمة المطلوبة. ومن ثم فإن قضية النقل وتنظيمها بشكل عام تحتاج إلى تنظيم، ومعنا سيادة محافظ الإسكندرية السابق،





وتعتبر كل التحديات التي ذكرناها مطروحة أيضا هناك، حيث قال عمدة لندن أن هناك تحرشا من السائقين بالركاب ، وقال أن هناك عدم أمان للمعومات وعدم قواعد المنافسة العادلة لأن ما يتحملة سائق السيارة الخاصة مختلف عن ما يتحملة سائق الأجرة، وقال أنه لن يجدد الترخيص للشركة في داخل لندن مع أن لندن لا يتوافر فيها إلا أربعون ألف سيارة وليس مائتي ألف سيارة مثلما في القاهرة. نحن إذن بحاجة لتنظيم يضمن ويحقق الثلاث نقاط التي تنص عليها، أجندة الورشة وهي تحقيق قواعد المنافسة العادلة، وتحقيق جودة الخدمة ، وبناء الثقة لدى المستهلك؟ أما فيما يخص المستهلك ، فإن أغلب المستخدمين راضون بشكل كبير عن مستوى الخدمة، لاسيما مع مقارنته بالتجارب السلبية التي يعاني منها الكثيرون مع التاكسي الأبيض مثلا، وبالوقت ذاته وجود نظام شفافية في شركات أوبر وكريم، ونظام شكوى فاعل وفعال وحوكمة جيدة، ولدى كثيرين منا تجارب تؤكد وثبتت هذا. لكننا نحتاج أيضا إلى أن بناء وصناعة مؤشرات لجودة الخدمة لدى المستخدم، لأن معيار التقييم الشخصي للأفراد ليس كافيا بأي حال، فنحتاج نظام واضح لقياس مستوى الخدمة وجودتها من نواحي وجوانب متعددة، وهو ما تحاول بعض الشركات المختصة الآن صناعته ليكون بشكل عادل وبسيط وواقعي. أما فيما يخص بالمنافسة العادلة، فلا يمكننا أن نقول أنه بالوقت الحاضر توجد منافسة عادلة، لأن سائق الأجرة يتحمل مجموعة من الأعباء لا يتحملها سائق أوبر وكريم، لكن الأهم من هذا في الحقيقة، هو السيطرة على السوق، حيث أنه حين يتوافر لدي مائتا ألف سيارة تعمل بهذه الشركات وتقدم الخدمات والاحتياجات بالسوق ، ولا نعرفكم عدد سيارات الأجرة في محافظات الجمهورية، وما هي المقارنة بين عدد سيارات أوبر وكريم وسيارات الجمهورية والكثافة والمقارنة في كل محافظة، لأنه قد نجد أن أوبر وكريم متكديسان في القاهرة والإسكندرية .



ولديه تجربة مهمة في هذا التنظيم. ولذا فأنا أتصور أن العودة لفكرة أن يكون هناك كيانا ينظم النقل الجماعي في كل منطقة جغرافية معينة سواء كانت شركة تتولى المسألة من أولها إلى نهايتها، أو كيان يشرف على هذه المسألة ويرسم الخطوط ويعطي الرخص على هذه الخطوط وفق دراسة كمية ونوعية دقيقة، مهما للغاية.

أما فيما يتعلق بقضية الترانسفورميشن تكنولوجي، أو الديجيتال ترانسيفورميشن، فأنا أرى أن الإشكال ليس في أوبر وكريم ولا مقتصر عليهما فقط، بل الإشكال الحقيقي في عدم تمكين منظومة النقل –كتطور بزنس واستثمار- في أن يكون لديها هذا البلاتفورم، لأن كل دول العالم لديها هذا البلاتفورم، ففي أي دول العالم حين نزرها نقوم بشكل تلقائي وبسيط باستدعاء التاكسي بالهاتف، وعدم نجاح هذه البلاتفورم التي طبقت في مصر (مع حوالي ثلاث أو أربع شركات سابقا) تحتاج إلى دراسة أسباب إخفاقها، لربما لعدم وجود قواعد منافسة عادلة قد يكون من حيث الرسوم التي كانت مفروضة أو عدم توفير جراج مناسب لهم للوقوف فيه. أما أوبر وكريم، فينبغي أن ندرك أن لديه مشاكل بكثير من دول العالم وليس في مصر فقط، سواء في أمريكا وفي لندن وفي إيطاليا.







وهو ما يمكن أن يقوم به القانون لتحقيق فكرة السيطرة على السوق وفقا للاحتياجات التي تحتاجها وتستوعبها كل مساحة جغرافية، وذلك من خلال تحديد حد أقصى من التراخيص التي تمنح لهذه الشركات والخدمة في كل منطقة جغرافية لمنع حصول تكديس أو تشبع فوق الحاجة. فلا بد من وجود دراسة اقتصادية لاحتياجات السوق وعدد سيارات الأجرة الموجودة ومن ثم يعطى عدد التراخيص المتاحة لشركات النقل الأخرى لتغطي كثافة الاحتياجات المتعلقة بخدمة النقل المقدمة من خدمات النقل ككل سواء من سيارات الأجرة أو سيارات النقل التشاركي. فمثلا في سينغافورا، تم تحديد حد أدنى لتشغيل سيارات الأجرة وليس حدا أقصى، حيث يتم إعداد مناقصة عامة لسيارات الأجرة، وتقدم عدة شركات اقتراحاتها، وتقوم الحكومة باختيار ثلاث شركات فقط، ويعمل تحتهم كل من يريد أن يعمل بخدمات النقل بسنغافورا. وتلزم الحكومة هذه الشركات بحد أقصى للسيارات، وبهذا نتأكد من عدم تكديس التراخيص، وعدم حصول تكديس بالمرور، وضمان العدد المناسب الملبي لاحتياجات السوق مع عدد السيارات المشتركة بالخدمة. أما الجانب المتعلق بالخصوصية والمعلومات، وهو أمر بالغ الخطورة وهي حاليا أعلى قيمة سوقية، حيث أنه يعرف أماكن التكدس واهتمامات الناس وأماكنها التي تستخدمها وترتاؤها، وتستخدم أدوات الذكاء الاصطناعي لقراءة المعلومات الخاصة التي تتاح لها، ويخلص منها لتحليلات دقيقة تعد معلومات ذات سعر يتم بيعها كمعلومات للعديد من الجهات.

نقطة أخيرة، وهي ضمان استقرار السوق اقتصاديا وكذلك ما يترتب عليها من أبعاد اجتماعية وخدمية، وهو التساؤل الذي أثاره رئيس لجنة التكنولوجيا بالبرلمان د. نضال السعيد، وهو ما الذي يضمن عدم خروج أوبر وكريم من السوق والاقتصاد ككل. فأنا دائما أكرر أن الكيانات الحقيقية التي تعمل في القطاع المالي هي التي لا تعمل إلا برخصة، ولا تتوقف عن العمل إلا برخصة. مما يمكن أن يسن تشريعا أن الخروج من السوق أو الدخول فيه لا يكون إلا برخصة، ومن يخالف هذا يطبق عليها عقوبات. وهو ما يتواجد حاليا ببعض الأنشطة الاقتصادية والمالية التي تعاقب على التوقف عن ممارسة النشاط دون رخصة، وهو ما يعد استثناء عن أن العمل لا بد أن يكون وحده برخصة





## التحديات القانونية لاقتصاد التشاركي

### الدكتور خالد حمدي عطية

#### ١- مقدمة

ظهرت في مصر منذ عدة سنوات، وخاصة العاصمة، شركات تعمل على تشغيل تطبيقات إلكترونية على الهواتف المحمولة لدعم خدمة نقل الركاب. وتعد أبرز الشركات العاملة في هذا المجال وأهمها على الصعيد المحلي والعالمى شركتي أوبر وكريم، واللتين حازتا على شهرة واسعة في مجال تشغيل التطبيقات الإلكترونية لدعم خدمة نقل الركاب.

وتثير هذه الخدمة عدد من الإشكاليات تتمثل في أنه وفى معظم الأحيان يتولى قيادة هذه السيارات حاملو رخصة القيادة الخاصة، أي الأشخاص غير المرخص لهم بقيادة مركبات نقل الأفراد مقابل أجر، مما فيه مخالفة قانونية. من ناحية أخرى فإن الشركات مالكة التطبيق الإلكتروني لدعم خدمة نقل الركاب لا تمتلك سيارات الركوب المستخدمة في النقل ولا تقوم بتقديم الخدمة بنفسها وهو ما يثير التساؤل حول مسؤولية هذه الشركات عن خدمة النقل المقدمة.

ونظراً لنجاح الشركتين واتساع مجال نشاطها ودخول تطبيقات إلكترونية أخرى مثيلة لدعم خدمة نقل الركاب، ظهرت الحاجة لأهمية تقنين وضع هذه الشركات، خاصة مع صدور حكم المحكمة الإدارية العليا الدائرة الأولى في الدعوى رقم ٢٠٢٠ لسنة ٧١ ق في ٢٢ مارس ٢٠١٨ المقامة من بعض سائقي السيارات الأجرة بإيقاف ترخيص مزاولة شركات أوبر وكريم ومثيلاتها لنشاطها في مصر ووقف تطبيقات تشغيل السيارات التابعة لها التي تعمل وفقاً لنظام GPS على الهاتف المحمول، استناداً على المادة ٣٢ من قانون المرور رقم (٦٦) لسنة ١٩٧٣ والتي تنص على أن «يلغى ترخيص المركبة ورخصة قائدها إذا استخدمت المركبة في غير الغرض المبين برخصتها...»



وقد جاء في حكم المحكمة: «وحيث إن المشرع ألقى على عاتق جهة الإدارة التزاماً بتوقيع الجزاء المشار إليه في حالة استخدام السيارة في غير الغرض المبين في رخصتها؛ فإن هي قعدت عن تنفيذ هذا الجزاء فإن الأمر يشكل في جانبها قراراً سلبياً مخالفاً للقانون ومرجح الإلغاء عند نظر موضوع الدعوى، مما يتوافر معه ركن الجدية اللازم لوقف تنفيذ القرار المطعون فيه فضلاً عن توافر ركن الاستعجال، وعليه حكمت المحكمة بوقف تنفيذ القرار المطعون فيه مع ما يترتب على ذلك من آثار».

٢- مسؤولية مخالفة قانون المرور بنقل الركاب في غير السيارات المرخص لها بذلك:

ينظم الوضع القانوني لسائق المركبة المادة ٣٢ من قانون المرور التي تنص على أن «يلغى ترخيص تسيير المركبة ورخصة قائدها إذا استخدمت المركبة في غير الغرض المبين برخصتها، ولا يجوز إعادة ترخيصها أو استخراج رخصة لقائدها قبل مضي ثلاثين يوماً من تاريخ الضبط. وفي حالة ارتكاب الفعل ذاته خلال ستة أشهر من تاريخ ارتكاب الفعل السابق يلغى ترخيص المركبة ورخصة قائدها لمدة لا تزيد على ثلاثة أشهر،





وتولي الدولة اهتماماً خاصاً بالمشروعات المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر في كافة المجالات، وتعمل على تنظيم القطاع غير الرسمي وتأهيله.» يتضح من النصين السابقين مدى ما توليه الدولة من اهتمام للاستثمار وخلف فرص العمل وتشجيع المشروعات الصغيرة وتشجيع مختلف الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية والخدمية والمعلوماتية باعتبارها مقومات أساسية للاقتصاد الوطني. وهذا الاهتمام هو ما دعا الدولة لتقنين وضع الشركات العاملة في تشغيل التطبيقات الإلكترونية لدعم خدمة نقل الركاب والتي تجاوز عدد المسجلين لديها لتقديم خدمة نقل الركاب ما يتجاوز مائتي ألف سيارة.

إلا أنه عند تقنين وضع هذه الشركات يجب النظر بعين الاعتبار لحماية حقوق وحريات الأفراد وعدم الاعتداء على حرمة الحياة الخاصة، خاصة فيما يتعلق ببيانات المستخدمين وحققهم في استخدام وسائل الاتصال، وفي هذا الشأن تنص المادة ٥٧ من الدستور على أن «لحياة الخاصة حرمة، وهي مصنونة لا تمس. وللمراسلات البريدية، والبرقية، والإلكترونية، والمحادثات الهاتفية، وغيرها من وسائل الاتصال حرمة، وسريتها مكفولة، ولا تجوز مصادرتها،

وفي حالة ارتكاب الفعل ذاته مرة ثالثة خلال سنة من تاريخ ارتكاب الفعل الأول يلغى ترخيص المركبة ورخصة قائدها لمدة ستة أشهر.»

أما في ظل مشروع قانون تنظيم خدمات النقل البري، فقد تضمن مشروع قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات نصاً بأن يعاقب بغرامة لا تقل عن ٥ آلاف جنيه ولا تزيد على ٢٠ ألفاً، كل من قاد سيارة لأداء الخدمة دون الحصول على تصريح أو كارت التشغيل، أو قاد مركبة لا تحمل العلامة الإيضاحية، أو خالف الضوابط أو الشروط، والإجراءات المقررة.

وتجدر الإشارة إلى أنه فيما يتعلق بالوضع القانوني للمستخدم فلم ينظم قانون المرور الحالي أو مشروع قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات على أية عقوبة تقع على المستخدم فكل العقوبات المنصوص عليها تقع على السائق أو مالك السيارة أو شركة النقل.

٣- الدستور المصري الصادر عام ٢٠١٤

تنص المادة ٢٧ من الدستور على أن «يهدف النظام الاقتصادي إلى تحقيق الرخاء في البلاد من خلال التنمية المستدامة والعدالة الاجتماعية، بما يكفل رفع معدل النمو الحقيقي للاقتصاد القومي، ورفع مستوى المعيشة، وزيادة فرص العمل وتقليل معدلات البطالة، والقضاء على الفقر. ويلتزم النظام الاقتصادي بمعايير الشفافية والحوكمة، ودعم محاور التنافسية وتشجيع الاستثمار، [...]»

وتنص المادة ٢٨ من الدستور على أن «الأنشطة الاقتصادية الإنتاجية والخدمية والمعلوماتية مقومات أساسية للاقتصاد الوطني، وتلتزم الدولة بحمايتها، وزيادة تنافسيتها، وتوفير المناخ الجاذب للاستثمار، وتعمل على زيادة الإنتاج، وتشجيع التصدير، وتنظيم الاستيراد.







تضمن مشروع قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب أحكاما لتنظيم التراخيص والرسوم بالنسبة للشركات والسائقين والسيارات المستخدمة في تقديم الخدمة، كما تضمن نصوصا خاصة بدمج سيارات الأجرة خلال ثلاثة أشهر من تاريخ العمل بالقانون وكذلك الربط الإلكتروني لقواعد البيانات والمعلومات الخاصة بها مع الجهات المختصة، على النحو الذي يحدده الوزير المختص بالتنسيق مع الوزارات المعنية. وقد تبنى مشروع القانون عددا من العقوبات للشركات التي تعمل دون الحصول على التراخيص اللازمة، وكل من قاد سيارة لأداء الخدمة دون الحصول على تصريح أو كارت التشغيل، أو قاد مركبة لا تحمل العلامة الإيضاحية، أو خالف الضوابط أو الشروط، والإجراءات المقررة، كما تعاقب الشركة المرخص لها بأداء الخدمة حال مخالفتها ضوابط التأمين على السائقين، أو قواعد حماية البيانات، أو عدم الالتزام بدمج سيارات الأجرة، فضلا عن إلغاء ترخيص التشغيل.

• ويثير مشروع القانون المقدم إلى مجلس النواب عددا من التساؤلات:

ففيما يتعلق بتقديم الخدمة هل من المناسب وضع معايير في القانون أم يتم ترك ذلك للمنافسة بين الشركات؟

وفيما يتعلق بالتراخيص فإن رسوم استخراج التراخيص للشركة والمركبات والسائقين لازمة ومعقولة أم يمكن أن يكتفى فقط بما توفره هذه الشركات من فرص



أو الاطلاع عليها، أو رقابتها إلا بأمر قضائي مسبب، ولمدة محددة، وفي الأحوال التي يبينها القانون. كما تلتزم الدولة بحماية حق المواطنين في استخدام وسائل الاتصال العامة بكافة أشكالها، ولا يجوز تعطيلها أو وقفها أو حرمان المواطنين منها، بشكل تعسفي، وينظم القانون ذلك.»

#### ٤- القوانين ذات الصلة:

بالإضافة إلى الدستور فإن هناك عدد من القوانين ذات الصلة بعمل شركات تشغيل التطبيقات الإلكترونية لدعم خدمة نقل الركاب ويشمل ذلك قانون المرور باعتباره القانون المنظم لتراخيص استخدام السيارات المملوكة لأشخاص وسيارات الأجرة والأتوبيس العام والخاص، وقانون الاستثمار حيث يدخل نشاط شركات النقل وخدمات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات ضمن مجالات الاستثمار، وقانون العقوبات فيما يتعلق بالعقوبات المقررة بموجب المادة ١١٦ مكرر (ب) على كل من أخل بتنفيذ كل أو بعض الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد نقل ارتبط به مع إحدى الجهات المبينة في المادة ١١٩ أو مع إحدى شركات المساهمة وترتب على ذلك ضرر جسيم، أو إذا ارتكب أي غش في تنفيذ هذا العقد.

#### ٥- مشروع قانون تنظيم خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات:





عمل وإضافة مجالات استثمارية جديدة في مجال النقل وتكنولوجيا المعلومات، خاصة وأن هذه الشركات ملتزمة بسداد الضرائب عما تحققه من أرباح.

وفيما يتعلق بسعر الخدمة المقدمة هل يتم وضع ضوابط له أم يترك تحديده للمنافسة بين الشركات خاصة وأن الأصل عدم التدخل في تحديد الأسعار وفقا لقانون الاستثمار؟

وفيما يتعلق بألية ضبط المخالفات والعقاب عليها هل يتم وضع غرامات تمثل عقوبة جنائية على المخالفين أم تترك الحرية للمستخدم في التعامل أو عدم التعامل مع الشركة وفقا لمستوى الخدمة المقدم؟

وفيما يتعلق بسرية المعلومات والروابط الإلكترونية هل إتاحة الحصول على تلك المعلومات للجهات المعنية يمثل انتهاكا للحقوق الدستورية المقررة بنص المادة ٥٧ من الدستور؟

وأخيرا فيما يتعلق بدمج سيارات الأجرة في منظومة النقل الذكي هل يمثل ذلك ميزة أم عيبا في ضوء تطلع المستخدمين إلى تحسين مستوى الخدمة وهو قد لا يتوافر لسيارات الأجرة؟





## الخصوية وحماية البيانات

د. مروة زين

• المعلومات الشخصية التي يصرح بها المستخدم Self-Reported Data: وهي تلك البيانات والمعلومات الشخصية التي يقوم المستخدم طواعية بالتصريح عنها عن طريق تعبئة نموذج معين مطلوب من الموقع أو التطبيق للتسجيل وإنشاء الحساب ومتابعة استخدام الموقع أو التطبيق.

• المعلومات المرتبطة بحسابات إلكترونية أخرى Profiling Data: وفي هذه الحالة يتم التسجيل في الموقع أو التطبيق عن طريق ربطه بحسابات أخرى ومن ثم يعد ذلك تصريحاً ضمناً باستخدام تلك البيانات

• البيانات بعد التحليل Digital Exhaust: وهي تلك البيانات التي تنتج من تحليل المعلومات والبيانات الشخصية التي يصرح بها المستخدم وكذلك البيانات المرتبطة بحسابات إلكترونية أخرى إضافة إلى المعلومات المستمدة من تطبيقات أخرى تعمل تلقائياً مثل تطبيق تحديد الموقع فقد سجلت عدد من حالات التعدي على خصوصية البيانات مما كلف تلك الشركات مبالغ كبيرة من التعويض مثل ما حدث في عام ٢٠١١ حيث قامت شركة أوبر العالمية بتركيب تقنية God View والتي تتم من خلالها متابعة العملاء في غير أوقات استخدام التطبيق ومتابعة مساراتهم وقد استخدم ذلك في تتبع بعض النجوم والمشاهير. قد تتحمل الشركات أيضاً المسؤولية القانونية في حالة اختراق المواقع وقواعد البيانات وتتحمل المسؤولية القانونية عن الاستغلال غير المشروع لبيانات العملاء. وبعد صدور التوجيه الأوربي الموحد للخصوصية وحماية البيانات لعام ٢٠١٧ والذي يعد بمثابة دليلاً إرشادياً للدول حيث أنه أعطى ضمانات وحماية هائلة لبيانات المستخدمين تضمن مواجهة الاختراقات والاستغلال غير المشروع للبيانات.



تولد فكرة الاقتصاد التشاركي الكثير من التحديات وتعد حماية البيانات الشخصية و خصوصيتها من أهم تلك التحديات، حيث تقوم فكرة الاقتصاد التشاركي بداية على مشاركة البيانات الشخصية و كذلك بيانات الممتلكات محور موضوع التشارك. بالنسبة للنقل التشاركي فإن نوعية البيانات التي تتم مشاركتها عبر التطبيقات التي تستخدم في مثل هذا النوع من الخدمات تعد أكثر حساسية و خطورة، فتنعدي حدود الاسم والعنوان إلى بيانات ومعلومات عن الأرصدة البنكية و كذلك مسارات السير والاتجاهات اليومية فمن السهل تحليل تلك البيانات وفي حالة الاستغلال غير المشروع لها أن تحدث العديد من التعديات والجرائم. هناك مساران للبيانات التي تتم مشاركتها بصفة عامة في تطبيقات ومواقع الاقتصاد التشاركي والنقل التشاركي بصفة خاصة: الأول هو مشاركة بيانات المستخدم مع الموقع أو التطبيق الإلكتروني. الثاني: مشاركة تلك البيانات أو بيانات أخرى مع المستخدم الآخر أو الطرف الذي يقوم بالمشاركة معه. وتنقسم طبيعة البيانات التي يتم مشاركتها مع الأطراف الأخرى في العملية سواء أكان موقعاً أو مستخدماً آخر إلى ثلاثة أنواع هي:





## التحديات الاقتصادية

### أ. وليد الحداد



وفرت الثورة التكنولوجية وثورة الاتصالات فرصاً غير مسبوقه لأشكال جديدة من الأنشطة الاقتصادية، أطلق عليها «الاقتصاد التشاركي»؛ وفي مصر تعرفنا على هذا النشاط الحديث نسبياً من الأنشطة الاقتصادية عندما غزت شركتا أوبر وكريم سوق نقل الأفراد في مصر بالتطبيقات الشهيرين واللذين نافسا التاكسي، وقدموا بديلاً مقبولاً لكلا من مقدم الخدمة وملتقي الخدمة عبر منظومة أركانها مقدم الخدمة وملتقي الخدمة ومعايير الخدمة والشركة صاحبة المنصة التي تنظم الحصول على الخدمة وتلقيها. وعلى الرغم من إثارة انتشار الخدمات التي تتيحها الشركتان للعديد من التساؤلات والمشاكل، حيث أن كثيراً من ملتقي الخدمة استبدلوا خدمات التاكسي بخدمات الشركتين، وكذلك أثيرت مؤخراً مشكلة تقنين وضع الشركتين وكيفية حصول الدولة على حقوقها من الربح الذي تولده الشركتان. وهذا الموقف يثير أكثر من قضية جوهرية؛ منها على سبيل المثال وليس الحصر، محاولات الدولة لمعالجة المستحدثات بالطرق التقليدية، هل الموضوع يتوقف على تقنين وضع الشركتين، والتعامل مع الأنشطة المشابهة بعد ذلك حالة بحالة، أم أنه يجب النظر لإطار قانوني أوسع يأخذ في الاعتبار العلاقة بين القانون والتكنولوجيا وثورة الاتصالات وأفاق استخدامهما؟ كما أن تلك القضية تبرز التغيير السريع في العلاقات الدولية والأنشطة الاقتصادية والتي يمكن أن تتم بدون رقابة الدولة وبدون أن تحصل الدولة على حقوقها في الأنشطة الاقتصادية

مما يمثل تحدياً إضافياً أمام الدولة في قدرتها على تنظيم العلاقات الاقتصادية والرقابة عليها من جهة وقدرتها على تحصيل حقوقها من جهة أخرى، مما يوجب التفكير بشكل مختلف والاستئثار بتجارب الدول الأخرى في كيفية التكيف مع التغيير الجوهرى الناتج عن الطفرات السريعة في التكنولوجيا والاتصالات، حيث تقدر بعض الدراسات حجم الاقتصاد التشاركي بحوالي ٥٣٠ مليار دولار في ٢٠١٥ بنسبة نمو سنوية تزيد على ٢٥٪، وقد اهتمت مراكز الأبحاث العالمية بهذه الظاهرة المتنامية بشدة والتي أثارت العديد من التساؤلات على المستوى الدولي وليس على المستوى المحلي فقط، حيث أن هذا الشكل من المعاملات الاقتصادية ليس له نظام قانوني واضح ولا يخضع لقوانين محددة تنظم نشاطها وكذلك ليس هناك سلطة تنظيمية واضحة تتيح المسائلة وشفافية الرقابة، كما تثير قضية شائكة وهي أمن وسرية المعلومات، حيث أن التعامل مع تلك المنصات والتطبيقات يتيح للشركات جمع قدر هائل من المعلومات عن المتعاملين سواء مقدم الخدمة أو ملتقيها، وهذا الكم من المعلومات يمثل ثروة بالنسبة لتلك الشركات وكذلك يمثل ثغرة أمنية شديدة الخطورة سواء على المستوى الفردي أو المستوى القومي، مما يدفعنا إلى التفكير في كيفية التعامل مع تلك الأنشطة المستحدثة من حيث التكييف القانوني والتنظيمي والتفكير في كيفية إدماج تلك الأنشطة في الأنظمة الضريبية







للدولة بما لا يضر بمصالح الدول وفي نفس الوقت يشجع على الاستثمار والتوسع والنمو في الأشكال المستحدثة من الأنشطة الاقتصادية بشكل توازني يحفظ حقوق الشركات والمبتكرين من جهة وحق الدولة من جهة أخرى، وكذلك يجب الأخذ في الاعتبار إيجاد حلول ورقابة على بيانات المشتركين في تلك الخدمات، ووضع نماذج حوكمة واضحة تضمن المسؤولية القانونية وحماية المستهلكين وجودة الخدمات المقدمة، وكذلك تضمن المنافسة العادلة. وتثير قضية الاقتصاد التشاركي تحديات من نوع آخر وهي تشجيع الابتكار في محاولة لإيجاد حلول محلية للمشكلات القومية، حتى تكون ملائمة للبيئة والثقافة المحلية وأكثر توائما مع المشكلات الخاصة بنا. ويتطلب الأمر الاعتراف بأن هناك فجوة بين التفكير التقليدي في تناول التحديات، والآفاق المستحدثة والمبتكرة، بدلا من رفض كل ما هو جديد بما يؤثر بالسلب على تقدمنا كدول ساعية للنهوض، فقد تكون تلك بداية لنظرية بديلة وتغير جذري لكل ما هو تقليدي في العلوم الاقتصادية والقانونية والسياسية، لابد وأن تواكبه رؤى بديلة مبتكرة في المجالات السياسية والثقافية ونشر الوعي. وكذلك محاولة الاستغلال الأمثل للتطور الثوري في مجالات التكنولوجيا بتوفير البنية التحتية المادية والقانونية، ونشر الوعي والتعليم المتخصص بين الشباب على آفاق هذا التطور والإمكانيات التي يقدمها. وفي الختام؛ قد تكون ظاهرة الاقتصاد التشاركي تحمل بين طياتها تحديات وأفاقا وفرصا، ولكن الخوف من التحديات لن يمنع اجتياح تلك الظاهرة لعالمنا المعاصر، مما يوجب علينا التقدم والاستفادة بدل من الخوف والانتظار.





## الجوانب الاقتصادية والقانونية

د. عمرو عباس

إلا أن الواقع العملي لم يعكس ما استهدفه القانون و تدهورت الخدمة المقدمة من سائقي الأجرة وسياراتهم و التزامهم بقواعد المرور، مما أثر على ثقة الأفراد و قدرتهم على الحصول على خدمة النقل الآمن و تفضيل الكثير من القادرين لاستخدام سياراتهم الخاصة، مما أدى إلى تزايد عدد السيارات الخاصة، و أثر ذلك بالسلب على البنية التحتية و البيئة و المرور بشكل عام، و اضطر غير القادرين إلى تحمل الوضع المتدني لخدمة سيارات الأجرة مع عدم وجود نظام للشكوى من سوء الخدمة أو تحفيز من يقدم خدمة جيدة. و يدخل الشركات العاملة في مجال التكنولوجيا التي تقدم خدمة توصيل السائقين بالمستخدمين عن طريق تكنولوجيا التطبيق الإلكتروني تغير الوضع؛ حيث ساعدت هذه التطبيقات على تقديم خدمة آمنة تتيح للعميل معرفه بيانات السائق والسيارة المستخدمة، ويتم الوصول إليها بسهولة و تتيح تقليل أوقات الانتظار و تقوم بتقديم خيارات مختلفة للمستهلك مثل (سيارات مستوى عالي، سيارات عادية، تاكسي، موتوسيكل و إمكانية المشاركة في الركوب عن طريق تحديد وجهات وصول مختلفة في نفس الرحلة) وإتاحة التقييم المتبادل للسائق والمستخدم. كما سمحت هذه التطبيقات بالشفافية من ناحية الشركة والسائق والمستخدم ومع إتاحة المحاسبة بطريقة واضحة وسهلة من خلال التعرف على الأسعار قبل بدء رحلة الركوب، ومعرفة نوع السيارة وبيانات السائق، ومعرفة بيانات العميل والتعرف على مكان وجهته التي يريد الوصول إليها. كما تساهم هذه التطبيقات في تقديم العديد من المزايا والخدمات عن طريق تحويل استعمال أصحاب السيارات الخاصة إلى استخدام هذا النظام مما أدى إلى تقليل عدد السيارات في ساحات السير وتنظيم المرور وتقليل الازدحام في الشوارع وبالتالي توفير ساحات الانتظار مما يؤدي إلى توفير بيئة نظيفة.



١- قام المتحدث -د. عمرو عباس- باستعراض الجوانب القانونية والاقتصادية الخاصة بالشركات العاملة في مجال التكنولوجيا التي تقدم خدمة توصيل السائقين بالمستخدمين عن طريق تكنولوجيا التطبيق الإلكتروني من حيث تأثير هذه الخدمة الإلكترونية على المنافسة و جودة الخدمة و تأثير ذلك على المستهلك و كذلك المجتمع ككل. ٢- فقام المتحدث بالمقارنة بين الوضع القائم قبل و بعد دخول هذه الشركات في إطار ما يهدف إليه قانون المرور و قواعد المنافسة الحرة و كذلك المصلحة العامة من حيث رفاهية المستهلك و أمنه و البيئة و البنية التحتية. ٣- فيهدف قانون المرور إلى حماية حق المواطنين في التنقل بشكل آمن في طريق عام آمن و عدم تعطيل استعمال الغير للطريق و عدم تعريض أرواح الأفراد والأموال للخطر و المساهمة في تحقيق حماية الأمن العام و الحفاظ على البنية التحتية و البيئة. ٤- وقد اشترط قانون المرور لذلك أن يكون سائق السيارة الأجرة محترفا و وضع له بعض الشروط وكذلك لسيارته مع التزام سائقي الأجرة بالتعريفه و كذلك بتوصيل الأفراد لتحقيق أهداف القانون.





ضبط ووضع إطار تنظيمي لعمل تلك الشركات وحصول الدولة على حقتها في الضرائب، إلا أن حقيقة ما قام به هو تضييق الخناق على هذه الشركات القائمة ومن يريد في المستقبل ممارسة هذا النشاط والسائقين بها وتعقيد إجراءاتها. ١٥- فقد تم فرض التزام عليهم جميعا (الشركات والسائقين) وهو أداء رسوم ترخيص متعددة و باهظة بالإضافة للضرائب مما يعيق من دخول هذا السوق للتطبيقات الإلكترونية للشركات الجديدة الناشئة، ومنع الأفراد تماما من ذلك بحصر الترخيص للتطبيقات للشركات فقط. ١٦- وكذلك يعيق هذا المشروع من قدرة السائقين على القيام بهذه الخدمة من اشتراط قيامهم سنويا بالترخيص لهم بأداء خدمة النقل ولسيارتهم مقابل رسوم باهظة بالإضافة إلى الضرائب، والتي كان يمكن أن يستغنى عنها مقابل الضرائب التي يتحملونها و/أو عن طريق تحمل الشركات لجزء منها أو تحصيلها مع ضمانها لتوافر الشروط التي يستلزمها المشرع، مما يقلل من العبء على الجهات القائمة بالترخيص ويقلل من هدر الوقت الذي يستلزمه القيام بالترخيص وتجديده كل عام للسائق والسيارة وكلفة ذلك الاقتصادية على الأفراد والدولة. ١٧- وهذا العائق يظهر خاصة بالنسبة للأفراد الذين يقومون بأعمال أخرى وغير المتفرغين مما يفرغ الأساس الاقتصادي الذي بنيت عليه تلك التطبيقات، حيث لم يواكب هذا المشروع التطور الذي حدث بل أراد أن يرده إلى نظام شبيه لما كان موجودا مع سيارات الأجرة، والأدهى من ذلك فرض المشروع رسوما جديدة على سائقي الأجرة الراغبين في استعمال تلك التطبيقات بالإضافة للرسوم التي يتحملونها. ١٨- وخلص المتحدث إلى أنه كان أحرق بالمشرع أن يقوم بتسهيل عمل تلك الخدمة الحديثة والقائمين عليها وكذلك تسهيل عمل سيارات الأجرة بدلا من وضع نفس النظام الذي ثبت في الواقع العملي فشله بل وإضافة معوقات أخرى لدخول هذه التطبيقات ومستخدميها من السائقين.

٩- بالإضافة إلى ذلك تساهم هذه التطبيقات في توفير فرص عمل لكافة أفراد المجتمع مع وجود بعض الشروط ليتم قبولهم بالعمل لديهم و تتسم هذه الميزة بإمكانية توفير العمالة المرنة حيث أنه يمكن العمل بها بصفه مؤقتة في أوقات الصيف للدارسين وغيرهم أو في جزء من الوقت خلال اليوم أو خلال أوقات العطلات أو أثناء الذهاب إلى العمل.

١٠- وهذه التطبيقات تساهم أيضا في حل صعوبة التنقل للسائقين وهي إحدى الصعوبات التي تواجه بعض السائقين في مصر، فأصبح بالإمكان لمستخدميها في الخارج استخدام التطبيق في مصر. ١١- ويلاحظ هنا أن هذه التطبيقات الإلكترونية ليست حكرا على بعض الشركات، ولكن يسهل على الكثيرين القيام بها -- بما في ذلك مقدمو خدمة سيارات الأجرة -- مما يرفع من فرص وجود منافسة حرة مع عدم وجود عوائق للدخول في هذه السوق مما يؤثر بالإيجاب على جودة الخدمة وأسعارها. ١٢- ومن ناحية أخرى أدت هذه التطبيقات إلى رفع مستوى خدمة سيارات الأجرة التي تنبعت إلى وجود منافسة لها بخدمة أفضل وشجعت آخرين للدخول بتطبيقات منافسة. هذه الشركات أصبحت تمس حياة المصريين بشكل كبير ونسعى دائما إلى توفير خدمة أفضل في ظل تنافس بين الشركات ويجب دراسة أي تنظيم لهذه الخدمة وطريقة التسعير لحماية المنافسة الحرة والمستهلكين وليس المنافسين.

١٣- وقام مجلس الوزراء بإعداد مشروع قانون ينظم عمل شركات النقل الحديث تكنولوجيا المعلومات حيث قام المشروع باستحداث تصاريح تشغيل لبدء العمل لهذه الشركات، كما فرض عليهم ضرائب ورسوم خاصة، كما ألزمت السائقين باستصدار تراخيص لهم وكذلك لسياراتهم مقابل رسوم في كل الحالات ١٤- وبناء عليه فما يبدو أن ما قام به هذا المشروع من فرض التزامات مالية و تنظيمية بهدف







و ذهب البعض إلى أن هذه العقود تعتبر عقودا خاصة نظرا لطبيعتها المركبة.

أما على المستوى الدولي فقد تعرض القضاء البريطاني إلى التكييف القانوني لهذه العقود و ذلك بصد دعوى أقيمت أمام المحاكم الإنجليزية بطلب منح سائقي أوبر الحد الأدنى من الأجر خلال ساعات العمل min wages per hour. و قد دفعت شركة أوبر أمام المحكمة بأن السائقين لا تربطهم بها عقد عمل و إنما هم يعملون بصفة ذاتية و مستقلة self employed، إلا أن المحكمة قضت بأن العقد المبرم بين شركة أوبر و السائق معها يعتبر عقد عمل و بناء على ذلك تلتزم شركة أوبر بدفع الحد الأدنى للأجور في الساعة للسائقين لديها. وعلى العكس من ذلك قضت المحكمة الفيدرالية الأمريكية في قضية Razak v. Uber Technologies Inc, U.S. District Court for the Eastern District of Pennsylvania, No ٢٠١٦-cv-٠٥٧٣ بأن سائقي شركة أوبر لا ينطبق عليها قانون العمل الفيدرالي و إنما هم يعملون لحساب أنفسهم self employed على أساس أن شركة أوبر ليس لها رقابة على السائقين لديها. أما على صعيد الاتحاد الأوروبي فقد قضت محكمة العدل الأوروبية في قضية Asociación Profesional v Uber Systems Spain SL Judgment in Case C-٢٠١٧/١٢/٢٠ بتاريخ ١٥/٤/٢٠١٧ بتاريخ ٢٠١٧/١٢/٢٠ the Court finds that that intermediation service must be regarded as forming an integral part of an overall service whose main component is a transport service and, accordingly, must 'be classified not as 'an information society service' but as 'a service in the field of transport و بناء على هذا اعتبرت المحكمة أن عقود أوبر تعتبر من قبيل عقود النقل و تخضع لأحكام قانون النقل، وقد استتبع ذلك سن عدد من اللوائح داخل الاتحاد الأوروبي بتنظيم عمل شركة أوبر.







## الضرائب وشركات النقل التشاركي

د. مصطفى عبد القادر



وفي هذه الحالة يخضع وكيل الشركة الأجنبية، وهي الشركة المصرية للضريبة، على أرباح الأشخاص الاعتبارية على أساس صافي الأرباح وهي عبارة عن قيمة العمولة التي يحصل عليها الوكيل مخصوماً منها كل التكاليف التي يتحملها في سبيل القيام بأعمال الوكالة. وأما بالنسبة للسائقين فهم في حكم الممولين لأنهم يقومون بنشاط النقل وهو يدخل في حكم النشاط التجاري الذي يخضع للضريبة على دخل الأرباح التجارية والصناعية للأشخاص الطبيعيين، ولا يغير من هذا الأمر حصول السائق على ترخيص للمزاولة من عدمه، إذ أن فرض الضريبة لا يتأثر بمشروعية التصرف، ومن ثم تخضع أرباح نشاط النقل للضريبة حتى ولو لم يحصل السائق على ترخيص النقل بالأجرة. ونرى ضرورة أن يخضع نشاط النقل، سواء من خلال مشروعات أوبر وكريم أو من خلال النقل العادي للتاكسي الأبيض، لذات القواعد، إذ أن اختلاف القواعد يشكل إخلالاً بمبدأ المساواة والعدالة في فرض الضريبة. لذلك يتعين سريان القواعد المتعلقة بالتعليمات الخاصة بسيارات الأجرة الصادرة عن مصلحة الضرائب على ذات السيارات. كما يتطلب الأمر توخي الحذر في فرض الضريبة على القيمة على نشاط سيارات أوبر وكريم لأن ذلك قد يمثل ميزة لسيارات الأجرة الأخرى المكيفة التي لا تفرض عليها حالياً الضريبة على القيمة المضافة مما يمثل إخلالاً بالمنافسة بين نشاط نقل الأشخاص بصفة عامة

مما لا شك فيه أن نشاط الاقتصاد الرقمي، الذي يعتمد في مزاويلته على أصل معنوي أو ما يعرف بالتطبيق والمستخدمين، سواء تعلق الأمر بنشاط النقل أو أي نشاط آخر، يشكل تحدياً للنظم الضريبية عامة والنظام الضريبي المصري بوجه خاص، في كل من الضريبة على الدخل أو الضريبة على القيمة المضافة بعد أن أصبحت القواعد التقليدية، وبصفة خاصة في مجال الضريبة على الدخل قاصرة عن مواجهة الآليات التي تستخدمها الشركات، وبصفة خاصة دولية النشاط، في مجال التخطيط والتجنب الضريبي في مجال أنشطة الاقتصاد الرقمي نتيجة عملية التحول للمعلومات وتكنولوجيا الاتصالات. مما كان من الضروري إعادة النظر في المعايير التقليدية التي تقوم بفرض الضريبة في المكان الذي لا يتم فيه مزاولة النشاط أو خلق القيمة مما شكل تشوهاً ضريبياً وفتح الباب على مصراعيه للتخطيط الضريبي.

على أنه في مجال نشاط النقل يتعين التمييز بين الشركة الدولية التي تعتمد في إدارة هذا النشاط على التطبيقات الذكية وبين وكيل هذه الشركة أو سائقي السيارات الذين يقومون بخدمة النقل ذاتها في الدولة التي تتم فيها خدمة النقل. فعادة لا تتواجد الشركات الدولية بذاتها في الدولة التي يتم فيها نشاط النقل ولكن تقوم بمزاولة نشاطها عن طريق كيان يشكل وكيلاً مستقلاً لهذه الشركة مما لا يعد في حكم المنشأة الدائمة ومن ثم لا تخضع الأرباح التي تحققها الشركة الدولية للضريبة في دولة المصدر، وهي جمهورية مصر العربية، إذ أن المعيار لوجود منشأة دائمة للشركة الدولية في هذه الحالة هو مكان وجود الخادم أو السيرفر والذي عادة يكون في الملاجئ أو الجنات الضريبية. على العكس من ذلك، فإن الشركة أو الكيان الوكيل عن الشركة الدولية في هذه الحالة، وكذلك السائقين يخضعون للضريبة في جمهورية مصر العربية.







## توصيات ورشة العمل



Presented By :  
Dr. Zeinab Nawar

أما الجلسة الثانية فقد خصت لمناقشة الجوانب القانونية لفكرة الاقتصاد التشاركي إجمالاً وفكرة التكييف القانوني للعلاقات المتداخلة الناتجة عن مثل هذه العلاقات التعاقدية التي ترم عن طريق التكنولوجيا إضافة إلى عرض مواد مشروع قانون تنظيم النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات و تناولها بالدراسة و التحليل من ناحية الصياغة و الأثر القانوني و علاقتها بما يتصل بها من قوانين. اشترك في هذا السجال القانوني نخبة من الخبراء القانونيين سواء من الأكاديميين أو القضاة وأعضاء مجلس النواب كذلك ذوي الخبرة العملية في المجالات القانونية والضرائب. اختتمت الورشة بنقاش مفتوح أثمر عن التوصيات التالية بخصوص قانون تنظيم النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات والتي بدورها ستجعل من هذا القانون إضافة إلى المكتبة التشريعية المصرية حيث أن القانون في ظل الصياغة الحالية يشوبه عدم الدستورية وكذلك التكرار والإحالة إلى قوانين أخرى مما قد يجعل تطبيقه في الواقع العملي يعوقه كثير من المشكلات، الأمر الذي بدروه سيجعله عبئاً على قائمة التشريعات المصرية ولن يحقق الغرض المرجو منه.

عقد مركز بحوث القانون والتكنولوجيا التابع لكلية القانون بالجامعة البريطانية أولى ورش عمله بقاعة بطرس غالي بالجامعة البريطانية بالقاهرة في يوم الأربعاء الموافق ٢ من مايو ٢٠١٨ لمناقشة التحديات القانونية للاقتصاد التشاركي بحضور أكاديميين وخبراء وصناع قرار من التخصصات الاقتصادية والقانونية والاجتماعية لبحث الاقتصاد التشاركي وتحدياته التي يفرضها على كافة المستويات والانتهاه إلى توصيات عملية تساهم بدور إيجابي في الدور التشريعي. خلال القسم الأول من الجلسات تمت مناقشة التحديات الاقتصادية والاجتماعية للاقتصاد التشاركي وكذلك محاور الخصوصية وحماية البيانات والبعد البيئي والتنمية المستدامة وتم ربط تلك الأفكار وتطبيقها على شركات النقل التشاركي في مصر (أوبر و كريم). استغرقت المناقشات في هذه المحاور ثلاث ساعات متواصلة حيث عرض الخبراء من الأكاديميين والعاملين في مجال أمن المعلومات والاقتصاد وكذلك الاجتماع وجهات نظر تحليلية لفكرة الاقتصاد التشاركي وتطبيقاتها خصوصاً النقل التشاركي مما أعطى الحضور فكرة واضحة عن النتائج المترتبة على استخدام تلك التطبيقات وأثارها الاقتصادية والاجتماعية.





## توصيات ورشة العمل

قام بإعداد هذه التوصيات لجنة منبثقة عن الورشة • ضرورة إعادة النظر في المبالغ  
شكلت برئاسة أ.د.حسن عبد الحميد عميد كلية القانون الواجب تحصيلها مقابل الترخيص.  
بالجامعة البريطانية، وعضوية كل من د.خالد سري صيام • ضرورة إعادة النظر في توصيف الشركة  
رئيس البورصة المصرية السابق، والدكتور مصطفى عبد فهدى لا تقوم بالنقل بذاتها وبالتالي فهي  
القادر رئيس مصلحة الضرائب المصرية السابق ومستشار ليست شركة نقل ولكنها مقدمة الخدمة  
الضرائب الدولية للأمم المتحدة، والدكتور خالد عطية الإلكترونية التي تقوم بربط المستخدمين.  
الشريك الرئيسي بمكتب التميمي، والدكتور جميل عبد  
الباقي عميد كلية الحقوق الأسبق بجامعة عين شمس، ثانياً: الإحالة إلى قانون المرور:  
والدكتورة مروة زين المدرس بكلية القانون بالجامعة أحوال مشروع القانون في المادة الثانية من الفصل  
البريطانية، والدكتور محمد الجندي المدرس بكلية الثاني وكذلك في المادة الرابعة عشرة من  
القانون بالجامعة البريطانية وخبير أمن المعلومات. الفصل السادس صراحة إلى قانون المرور الأمر  
الذي سوف يعطل العمل بهذا القانون والالتزام  
و فيما يلي عرض لأهم التوصيات التي أسفرت عنها بقانون المرور رقم ٦٦ الصادر سنة ١٩٧٣ .  
ورشة العمل:-

وعليه فإن التوصيات في هذا الصدد جاءت كالتالي:

• أولاً: الترخيص  
تعرض مشروع القانون للأمر المتعلقة بالترخيص في  
الفصل الثاني من القانون حيث تطلب مشروع القانون  
أن تؤدي الشركة مبلغ عشرة ملايين جنيه للحصول  
على الترخيص ويجدد كل خمس سنوات إضافة إلى  
ترك مسألة تحديد عدد تراخيص التشغيل إلى الوزير لسنة ١٩٧٣  
المختص وأن يؤدي كل سائق مبلغ ألف جنيه للحصول  
على الترخيص، وهذه الأعباء المالية سواء على  
الشركة أو على السائق ستؤدي حتماً إلى زيادة سعر  
تقديم الخدمة بما يؤثر سلباً على المستخدم النهائي.  
تعرض الخبراء كذلك أثناء مناقشات الأثر الاقتصادي إلى  
ضرورة الحفاظ على مصالح المواطنين المستخدمين  
للتطبيق في حال ما أرادت الشركة إنهاء عملها في مصر.  
كما أن القانون قد وصف الشركات العاملة في هذا المضمار  
بأنها شركات النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات وهو  
ما يخالف الواقع العملي وطبيعة عمل هذه الشركات.  
وعليه فإن التوصيات في هذا الصدد جاءت كالتالي:  
• ضرورة التزام الشركة باستصدار  
ترخيص في حالة الرغبة في وقف الخدمة.



• عدم الإحالة إلى قانون المرور حيث  
تلك الإحالة قد تؤدي إلى التكرار والتضخم  
التشريعي وعدم قابلية القانون للتطبيق.  
قد يكون من المناسب في الظروف الراهنة  
إدخال تعديل بسيط على قانون المرور رقم ٦٦  
لسنة ١٩٧٣ يسمح باستخدام سيارات الركوب  
الخاصة في نقل الركاب، وهو ما يحقق مصلحة  
جميع الأطراف دون تحميلهم أي أعباء إضافية.





## توصيات ورشة العمل

ثالثاً: التزامات المرخص لهم (الخصوصية وحماية البيانات) المادة العاشرة: قد حصر مشروع القانون التزامات الشركات المرخص لها في نطاق إتاحة البيانات للجهات المختصة فقد نص مشروع القانون على إتاحة البيانات للجهات المعنية (غير المحددة في القانون) و التزام الشركة بإتاحة كافة المعلومات والبيانات لكافة المستخدمين دون الحصول على إذن بذلك من القاضي المختص، وهو ما قد يصم هذه المادة بعدم الدستورية، حيث يجب مراعاة الحق في الخصوصية وحرمة الحياة الخاصة المنصوص عليها في المادة ٥٧ من الدستور أن مدة ١٨٠ يوم المقررة لحفظ البيانات غير كافية لتحقيق متطلبات الأمن القومي خاصة حال طلب تلك

البيانات والمعلومات للتحقيق في قضايا أو جرائم. لم يراع مشروع القانون التطورات الحديثة في استخدام نظم الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات وتطبيقاتها في مجال نقل الركاب والبضائع وركز فقط على جمع المعلومات من جانب الجهات المعنية وتحقيق أكبر حصيلة مالية للدولة دون النظر إلى مدى توافق مشروع القانون مع المستجدات التكنولوجية في هذا المجال. وكذلك لم ينص على أية التزامات تسهم في خدمة المجتمع والبيئة مع العلم أنه تم الاتفاق مع شركتي أوبر وكريم على تطوير الخرائط الموجودة على جوجل و كان من الأجدى وضع هذا الاتفاق في إطار قانوني يتيح الاستفادة المستقبلية من خبرات الشركات التقنية والتكنولوجية و التي سوف تعمل في هذا المجال وتدخل في نطاق تطبيق هذا القانون مستقبلاً.

المحاسبة الضريبية شركة أوبر أو كريم الدولية: تعرض مشروع القانون في المادة الحادية عشرة من الفصل الرابع وكذلك المادة الرابعة من الفصل الثاني إلى طرق المحاسبة الضريبية للشركات وبعد مناقشة الخبراء إلى هذا الجانب وعرض وجهة النظر المتخصصة تم اقتراح التالي:

- يترك محاسبة شركة أوبر أو كريم الدولية للمحاسبة الضريبية وفقاً لأحكام التشريع الضريبي المصري الذي يتطلب القيام ببعض التعديلات وفقاً للاتفاقية متعددة الأطراف التي قامت جمهورية مصر العربية بالتوقيع عليها في ١٧/٧/٢٠١٧، وكذلك لاتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي المبرمة مع دول إقامة هذه الشركات، إذ أن هناك قواعد تتضمنها اتفاقيات تجنب الازدواج الضريبي تحكم حق جمهورية مصر العربية في فرض الضريبة تمثل التزاماً دولياً لا يجوز لجمهورية مصر العربية التخلي عنها إلا بعد تحديث تلك الاتفاقيات.

أرباح نشاط النقل بالسيارة نظراً لطبيعة الإيراد ولذاتية التشريع الضريبي لا يمكن اعتبار دخل تلك السيارة من قبيل دخل العمل لأنه يدخل في نطاق الأرباح التجارية والصناعية في التشريعات الضريبية المصرية المتعاقبة، لذلك يتعين مراعاة ما يلي:

وعليه فإن التوصيات في هذا الصدد جاءت كالتالي:

- حتى لا يشوب القانون عدم الدستورية وبخصوص المادتين التاسعة والعاشرة من مشروع القانون يتعين إضافة ما يلي:

المادة التاسعة:

إضافة الجملة التالية: «استصدار أمر قضائي مسبب مع الالتزام بإخطار أصحاب الشأن بالبيانات المفصح عنها».







## توصيات ورشة العمل



الشركة المؤسسة وفقاً لمشروع القانون المقترح بالنسبة للشركة ذات المسؤولية المحدودة التي يتم تأسيسها وفقاً لمشروع القانون المقترح، فهي تعد شركة مقيمة في جمهورية مصر العربية وتخضع للضريبة وفقاً للقواعد العامة التي تقوم على اعتبار ما تحصل عليه هذه الشركة من شركة أوبر العالمية من الإيرادات الخاضعة للضريبة مع السماح بخصم التكاليف وفقاً لأحكام قانون الضرائب رقم (٩١) لسنة ٢٠٠٥.

التأكيد على أهمية التزام تلك الشركة بتوفير البيانات المتعلقة بالمبالغ التي يحصل عليها أصحاب السيارات تفصيلاً منها تطبيق قواعد الخصم والتحصيل تحت حساب الضريبة كما أقترح أن يتم وضع نظام خاص لهذه السيارات بتطبيق الضريبة المقطوعة ذات المعدل المنخفض، ذلك للتمييز بين فترات العمل ومن ثم قيمة الدخل المحقق وفقاً لكل حالة على حدة.



- يتعين خضوع أرباح السيارة للضريبة على أرباح النشاط التجاري والصناعي مع مراعاة التمييز بين نسبة صافي الربح بتخفيضها إذا كان السائق ليس مالكا للسيارة، مع مراعاة أن الخضوع للضريبة لا يرتبط بتقنين الأوضاع إذ أن فرض الضريبة لا يتأثر بمشروعية التصرف وفقاً للقضاء الضريبي المصري والأحكام المتواترة في هذا الشأن، فمادام الثابت استخدام السيارة في نقل الأشخاص فتخضع الأرباح التي يحققها مالك السيارة للضريبة حتى ولو لم يكن حاصلًا على ترخيص بذلك

- أن يتم الخضوع للضريبة وفقاً للتعليمات الصادرة من مصلحة الضرائب في هذا الشأن، إذ أنه لا يتعين التمييز بين نقل الأشخاص بين التاكسي الأبيض أو سيارة أجرة أخرى بشكل عام والسيارات التي تعمل مع شركة أوبر أو كريم

- ضرورة إعادة النظر في المحاسبة للضريبة لسيارات الأجرة والميكروباص بشكل عام لتتوافق مع طبيعة نشاطها ولتؤدي دورها في تمويل الخزنة العامة لإنشاء الطرق إصلاحاً وصيانتها بدلاً من المبالغ الهزيلة التي تدفعها حالياً

- تطلب مشروع القانون وضع علامة على السيارة الخاصة التي تعمل في مجال نقل الركاب، بل وأكثر من ذلك تطلب أن تؤدي هذه السيارة الضريبة بزيادة قدرها ٢٥٪ وهو ما قد يؤدي إلى إحصاء كثير من السائقين عن إتاحة سياراتهم لتقديم الخدمة لما فيه من انتهاك الخصوصية وزيادة الأعباء المالية.

- تطلب مشروع القانون التأمين على السائقين أو تقديم السائق ما يفيد أنه مؤمن عليه. وواقع الأمر أن الوضع الحالي يؤكد بما لا يدع مجالاً للشك أن السائقين ليسوا تابعين للشركة وبالتالي غير مؤمن عليهم في الشركة. من ناحية أخرى، فعالية السائقين العاملين في هذا المجال هم من الموظفين أو العاملين الذين يرغبون في تحسين دخولهم بعد ساعات عملهم.







## التغطية الإعلامية

**الشرق**

مصر شئون خارجية رياضة رأي فن مال وأعمال حوادث وقضايا تليفزيون

الرئيسية < جامعات < جميع الأخبار

### الأربعاء.. الجامعة البريطانية تبحث التحديات القانونية للنقل الذكي في مصر



كتب- حسام شوري

نشر فى : الثلاثاء 1 مايو 2018 - 3:23 م | آخر تحديث : الثلاثاء 1 مايو 2018 - 3:23 م

رئيس التحرير  
خالد صلاح

**اليوم السابع**  
سيناء 2018 العملية

نشر محتوى كتاب اللغة الإنجليزية Kg2 فى نظام التعليم الجديد.. صور

الرئيسية < تقارير مصرية

### الجامعة البريطانية تعقد ورشة عمل عن التحديات القانونية للاقتصاد التشاركي

5% تخفيض

الجيش المنتصر

العملية الشاملة 2018

رئيس مجلس الإدارة  
رئيس التحرير  
عبد الصادق الشوربجي  
أيمن عبد المجيد

الرئيسية الأقسام أخبار رياضة اقتصاد جريمة مديا فن مقالات فيديوات اتصل بنا

1 مايو 2018 - 2:08

عقد ورشة عمل حول التحديات القانونية للاقتصاد التشاركي بالجامعة البريطانية



YouTube Search

التحديات الاقتصادية التشاركي

أ.د/ حسن عبد الحميد  
عميد كلية القانون بالجامعة البريطانية

محكمة "الزور وكريم" في الجامعة البريطانية

التحديات الاقتصادية التشاركي

محكمة "الزور وكريم" في الجامعة البريطانية





## Egyptian lawyers & policy makers look at the impact of ride-sharing apps



Workshop supported by SCL

The Centre for Law and Emerging Technologies (“CLETs”) at the Faculty of Law at the British University in Egypt held a workshop on “the Legal Challenges of a Sharing Economy” on Wednesday, 2 May 2018. The workshop aim was to discuss the legal and social dilemmas presented by the presence and recent wide spread use of ride sharing applications in the Egyptian Society such as Uber and Careem.

The workshop highlighted the legal and legislative debate concerning the regulation of those ride sharing companies in Egypt. It addressed the conflicting judgements issued by the Egyptian judiciary regarding the legality of ride sharing applications as well as the proposed draft law on the regulation of land transport services using information technology which was discussed by the Egyptian Parliament at that time. Furthermore, the workshop examined the implications of the existing or future legal framework governing ride sharing on investment in Egypt taking into consideration the role of companies

that use technology in ride sharing in curbing the problem of unemployment. Moreover, some speakers at the workshop shed light on the duty of these companies to protect its users’ information and privacy under Egyptian law.

The workshop included keynote speakers from a wide variety of professions such as academia, parliament, judiciary, law firms and public entities. The participants in the workshop agreed to issue recommendation that will be passed on to lawmakers to help them in tackling the problem of regulation of companies that use technology in ride sharing applications.

The workshop was supported by the Society for Computers and Law (SCL)

Thanks to Dr Mohamed N. Elguindy, Faculty of Law, The British University in Egypt for providing this report

Published: 2018-06-04





## المشاركون



**د. نضال السعيد**  
رئيس لجنة الاتصالات والتكنولوجيا بمجلس النواب



**د. مروة زين**  
مديرة البرامج والمدرسة بكلية القانون بالجامعة البريطانية



**د. محمد الجندي**  
عضو هيئة التدريس بالكلية وخبير أمن المعلومات للأمم المتحدة



**أ.د. أماني مسعود**  
أستاذ الاجتماع السياسي بكلية الاقتصاد بالجامعة البريطانية



**أ.د. حسن عبد الحميد**  
عميد كلية القانون بالجامعة البريطانية في مصر



**أ.د. جينجا بامودو**  
الاستاذ بكلية القانون بالجامعة البريطانية في مصر



**د. خالد سري صيام**  
الرئيس السابق لهيئة البورصة المصرية  
المدرس بكلية الحقوق، جامعة عين شمس



**د. مصطفى عبد القادر**  
رئيس مطلة الضرائب المصرية السابق  
مستشار الضرائب العامة للأمم المتحدة







## المشاركون



**المستشار د. أيمن رخا**

رئيس محكمة الاستئناف – عضو قطاع التشريع بوزارة العدل



**أ.د. جميل عبد الباقي**

العميد الأسبق لكلية الحقوق جامعة عين شمس



**أ. خليل شعث**

مستشار محافظ القاهرة



**أ.د. محمد أبو زيد**

أستاذ القانون المدني بكلية الحقوق جامعة عين شمس



**المستشارة سلمى العلابي**

هيئة قضايا الدولية – قسم المنازعات الخارجية



**د. خالد عطية**

الشريك بمكتب التعميم



**د. عمرو عباس**

مدرس بكلية القانون بالجامعة القانون  
الشريك بمكتب معتوق بسيوني



**المستشار صبحي عبد المجيد**

رئيس محكمة جنابات القاهرة







## المشاركون



**المستشار د. ماجد شبيطة**  
نائب رئيس مجلس الدولة



**أ. عبد الله العادلي**  
الشريك بشركة وتر برايس هاوس ، رئيس قسم الضرائب



**المستشار خالد الزغبي**  
القاضي بهيئة البورصة وسوق الأموال



**المستشار د. عمرو شكري**  
رئيس المكتب الفني للمحكمة الاقتصادية



**أ. أحمد سعيد**  
مدير الشؤون الاقتصادية بالجهاز القومي لتنظيم الاتصالات



**د. حسام عبد المولى**  
رئيس الإدارة الفنية بالجهاز القومي لتنظيم الاتصالات



**الواء رضا فرحات**  
محافظ الإسكندرية الأسبق



**أ. وليد الحداد**  
وكيل وزارة الاستثمار والتعاون الدولي  
رئيس الإدارة المركزية للتعاون مع دول شرق آسيا





## المشاركون



**د. أحمد محمد سعيد**  
مدرس بكلية القانون بالجامعة البريطانية  
مكتب مستشاري الأزمات القانونية



**أ. شريف شافعي**  
مسئول علاقات المستثمرين بقطاع ترويج الاستثمار  
بالهيئة العامة للاستثمار بمصر



**د. عبده طاهر السعيد**  
مدرس بالمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجناية



**د. سامح اسماعيل الحمدي**  
استاذ مساعد بالمركز القومي للبحوث الاجتماعية والجناية



**محمد عبد المنعم شمروخ**  
جهاز حماية المستهلك



**د. أحمد خضر**  
المحامي والخبير بحوكمة الشركات




# UPCOMING ACTIVITY

## Legal Challenges



# LEGAL TECH UPDATE

 El Sherouk City , Suez Desert Road , Cairo 11837 - P.O. Box 43

 19283 , +202 26890000 , +202 26300013 /14/15/16/17/18

 <http://www.bue.edu.eg/index.php/law-home>

 [www.facebook.com/BUE.Faculty.of.Law](http://www.facebook.com/BUE.Faculty.of.Law)

 [twitter.com/buefacultyoflaw](https://twitter.com/buefacultyoflaw)